

UNIENDO CAMINOS



INTERESTATAL 215 de los dos Condados

Vehículos con ocupación elevada (carril para transporte compartido)

Proyecto de unión de caminos

En el futuro, transitar por Inland Empire va a ser mucho más fácil gracias a las mejoras planificadas en un tramo de 7.5 millas de la Interestatal 215 que pasa por San Bernardino, Colton, Grand Terrace y Riverside.

San Bernardino Associated Governments (SANBAG, por sus siglas en inglés), el Riverside County Transportation Commission (RCTC), el California Department of Transportation, la Federal Highway Administration y las agencias locales están trabajando en conjunto para analizar si se agregan carriles para vehículos con muchos ocupantes (mejor conocidos como carriles para transporte compartido) en la Interestatal 215, entre San Bernardino y Riverside.

El Proyecto va a acortar las distancias entre los carriles para transporte compartido que se están construyendo al norte de Orange Show Road, en San Bernardino, y al sur del nodo vial 60/91/215 en Riverside. Los carriles están

diseñados para fomentar el transporte compartido y así mejorar la eficiencia, la seguridad y las operaciones del tráfico que circula entre los dos Condados.

Los urbanistas de transporte, en un principio, propusieron agregar un carril para transporte compartido y un carril de uso general en cada uno de los sentidos de esta parte de la autopista. Sin embargo, ahora han simplificado el Proyecto y lo han transformado en un carril para transporte compartido en cada sentido con el objeto de ahorrar costos y permitir que el Proyecto avance. Las agencias piensan agregar un carril de uso general en el largo plazo.

Esta área demanda medidas urgentes que descongestionen en el tráfico. Las demoras son comunes, especialmente en dirección sur de la Interestatal 215 durante las horas pico de la mañana y en dirección norte de la Interestatal 215 durante las horas pico de la tarde.

ÁREA DE PROYECTO



SOCIOS DEL PROYECTO

- San Bernardino Associated Governments
- Riverside County Transportation Commission
- California Department of Transportation
- Federal Highway Administration
- Condado de San Bernardino
- Condado de Riverside
- Ciudad de San Bernardino
- Ciudad de Colton
- Ciudad de Grand Terrace
- Ciudad de Riverside

CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

Actualmente, la Interestatal 215 tiene tres carriles en cada sentido en este tramo de la autopista. Para agregar el carril de transporte compartido, se van a reconstruir los arcenes externos e internos de la autopista y se van a volver a marcar los carriles con el objeto de instalar los carriles de uso general y el nuevo carril de transporte compartido en ambas direcciones.

Se van a volver a construir los dos puentes de ferrocarril y se van a ensanchar los puentes que cruzan las vías férreas de Union Pacific, la Interestatal 10 y el río Santa Ana. Se prevé mejorar los nodos viales de la autopista en Barton Road de Grand Terrace y entre Washington Street y Mt. Vernon Avenue en Colton. También se va a cambiar la barrera intermedia.



- Los pronósticos muestran que para el 2040, la demanda en el uso del carril para transporte compartido va a ser de 97,000 vehículos en este tramo de la Interestatal 215.
- Aproximadamente cuatro de cada cinco personas que viajan diariamente desde su casa al trabajo y viceversa en el Condado de San Bernardino y en el Condado de Riverside lo hacen solas.
- Las personas que viajan diariamente desde su casa al trabajo y viceversa en el Condado de San Bernardino tardan 43 minutos en recorrer una distancia de 23 millas en cada dirección. Quienes lo hacen en el Condado de Riverside tardan un poco más: un promedio de 46 minutos por día para recorrer 25 millas en cada dirección.

- Se prevé que para el 2040, 335,000 vehículos van a recorrer este tramo de la autopista diariamente, en comparación con los 160,000 vehículos diarios que lo hacen actualmente.
- Se espera que para el 2040, 21,000 vehículos viajen a través de esta zona por día durante las horas pico de desplazamiento laboral, en comparación con los 10,000 que lo hacen actualmente.
- Se prevé que para el 2040, 34,000 camiones van a trasladar carga diariamente a través de esta zona, en comparación con los 18,000 que lo hacen actualmente.

Fuente: Departamento de Transporte de California y Asociación de Gobiernos de California del Sur.

ESTUDIOS DE INGENIERÍA Y MEDIO AMBIENTE



La ley exige que los proyectos de transporte cumplan con varias etapas antes de comenzar con la construcción. La etapa actual del trabajo, Aprobación del proyecto/ Documentación ambiental, implica preparar informes técnicos preliminares de ingeniería y medio ambiente.

Estos informes, junto con la opinión del público, les permiten a los urbanistas comprender el impacto total del proyecto y tomar decisiones tendientes a minimizar sus efectos en el área circundante. Para emitir la autorización ambiental, la ley federal y estatal exige que se preparen distintos estudios, entre ellos:

- Condiciones de tráfico actuales y futuras
- Condiciones de las calzadas y las estructuras existentes
- Condiciones de drenaje
- Suelos y geología
- Calidad del agua y del aire
- Efectos en los habitantes y en el comercio
- Impacto en los recursos culturales e históricos

- Efectos en los niveles de ruido y en las vistas
- Servicios públicos
- Impactos sobre la flora y la fauna susceptibles
- Coherencia con los planos generales de la ciudad y del condado
- Estimaciones de costos

Los estudios que determinan si se van a construir o no paredes antisonoras residenciales cerca de la autopista con el objeto de reducir el ruido son fundamentales. Se les va a solicitar a quienes vivan cerca de los lugares donde se van a instalar dichas paredes antisonoras que participen del proceso.

Los resultados de los estudios técnicos antes mencionados se van a utilizar para confeccionar los planos de las mejoras propuestas, estimar costos y preparar las fases futuras del Proyecto (diseño final, adquisición del derecho de vía y construcción).

» COSTOS Y FINANCIACIÓN

Es realmente un desafío conseguir fondos para financiar proyectos de transporte, especialmente en tiempos económicos difíciles. SANBAG y RCTC están compartiendo los costos que implica la fase de trabajo de Aprobación del proyecto/Documentación ambiental. SANBAG ha aportado aproximadamente \$4.8 millones para esta etapa del Proyecto, y RCTC una cifra estimada en \$1.3 millones.

La financiación actual del Proyecto proviene de la Medida I, el impuesto a las ventas de medio centavo destinado a mejoras en el transporte del Condado de San Bernardino, y de la Medida A, el impuesto a las ventas de medio centavo destinado a mejoras en el transporte del Condado de Riverside. Las agencias también van a intentar conseguir fondos estatales y federales para costear otras fases del Proyecto, entre ellas el diseño final, la adquisición del derecho de vía y la construcción. Ya se han puesto en marcha las medidas para limitar la adquisición de propiedades ubicadas a lo largo de la autopista a fin de reducir los costos del Proyecto.

La totalidad del Proyecto asciende a aproximadamente \$150 millones de dólares según la cotización 2008-2009. Sin embargo, esta cifra está sujeta a cambios basados en futuros aumentos de costos.

» MEDIDA I Y MEDIDA A – TRABAJO LOCAL

Los votantes del Condado de San Bernardino y del Condado de Riverside han aprobado el impuesto a las ventas de medio centavo destinado a financiar mejoras en materia de transporte en sus condados. Los ingresos generados por ambas medidas se están utilizando para costear el Proyecto de la Interestatal 215.



En un principio, los votantes del Condado de San Bernardino aprobaron la Medida I por 20 años, desde 1990 hasta 2010. En noviembre de 2004, respaldaron la renovación de la misma por otro período de 30 años, desde el 2010 hasta el 2040.



En un principio, los votantes del Condado de Riverside aprobaron la Medida A por 20 años, desde 1989 hasta 2009. En noviembre de 2002, respaldaron la renovación de la misma por otro período de 30 años, desde el 2009 hasta el 2039.

Para renovar ambas medidas referidas al impuesto a las ventas, se necesitaba la mayoría de votos. Al menos 2/3 de los votantes votaron a favor de seguir utilizando los fondos provenientes del impuesto para financiar mejoras en materia de transporte.

» PLAZOS ESTIMADOS PARA EL PROYECTO

Proyecto	Aprobación del Proyecto/ Documentación Ambiental Completa	Diseño Final Completo y Adquisición de Propiedades Necesarias	Inicio de la Construcción	Final de la Construcción
Proyecto de unión de caminos en el carril para transporte compartido de la Interestatal 215	Principios de 2011	Fines de 2012	Fines de 2012	Fines de 2014
Nodo vial en la Barton Road	Fines de 2011	Principios de 2013	Mediados de 2013	Fines de 2015
Nodo vial Washington Street/ Mt. Vernon Avenue	Fines de 2011	Mediados de 2013	Fines de 2013	Mediados de 2016

Los plazos son estimados y están sujetos a modificación.

» ¿TIENES PREGUNTAS? OBTENGA RESPUESTAS LLAME A LA LÍNEA DE AYUDA DEL PROYECTO



Si tiene alguna pregunta sobre el Proyecto de unión de caminos para vehículos con muchos ocupantes en la Interestatal 215 de los dos Condados, el Proyecto del nodo vial de Barton Road o el Proyecto del nodo vial de Washington Street/ Mt. Vernon Avenue, comuníquese en forma gratuita al siguiente número telefónico:

1-888-4-215-TALK

Quienes llamen pueden grabar su mensaje y una operadora les devolverá su llamado el siguiente día laborable.

» PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN



San Bernardino Associated Governments
1170 W. 3rd Street, 2nd Floor
San Bernardino, CA 92410-1715
909-884-8276
www.sanbag.ca.gov



Riverside County Transportation Commission
P.O. Box 12008
Riverside, CA 92502-2208
951-787-7141
www.rctc.org



California Department of Transportation
464 W. 4th Street, MS 1163
San Bernardino, CA 92401
909-383-4631
www.caltrans8.info

» METAS Y BENEFICIOS DEL CARRIL PARA TRANSPORTE COMPARTIDO

Los carriles para vehículos con muchos ocupantes (mejor conocidos como carriles de transporte compartido) les permiten a los automovilistas que comparten viajes, andan en ómnibus o conducen autos con emisiones ultra bajas viajar en forma más segura. El concepto clave de estos tipos de carriles consiste en transportar más gente, no en acumular más autos.

El Departamento de Transporte de California ha definido las metas de estos carriles de la siguiente manera:

- Aumentar la capacidad que tienen las autopistas para trasladar gente
- Mejorar la calidad del aire mediante la reducción de las emisiones de los vehículos
- Fomentar el uso de los carriles de transporte compartido y así reducir las congestiones de tráfico y las demoras

- Permitirles a quienes utilizan los carriles de transporte compartido ahorrar tiempo y dinero

Los carriles de transporte compartido también tornan al viaje más confiable y reducen la dependencia de combustibles fósiles.

En promedio, quienes viajan desde su casa al trabajo y viceversa en los carriles de transporte compartido del Sur de California ahorran 36 minutos de viaje por día, o un total de tres horas por semana.

Si desea obtener más información sobre los carriles de transporte compartido, un mapa de este tipo de carriles existentes en la región y una lista de preguntas frecuentes, ingrese en sanbag.ca.gov y commutesmart.info.